Deutscher Bundestag **Drucksache 19/15177**

19. Wahlperiode 13.11.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Fabio De Masi, Lorenz Gösta Beutin, Klaus Ernst, Heidrun Bluhm-Förster, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Victor Perli, Bernd Riexinger, Dr. Kirsten Tackmann, Alexander Ulrich, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und SPD – Drucksachen 19/14338, 19/15125 –

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Steuerpflichtige mit niedrigen und mittleren Einkommen werden durch die bislang geltende Entfernungspauschale von 0,30 Cent/km zur Bemessung von Werbungskosten steuerlich benachteiligt. Für Pendler*innen mit Spitzeneinkommen bewirkt die Entfernungspauschale pro Kilometer eine Steuerentlastung von über 14,2 Cent. Bei Pendler*innen mit niedrigem Einkommen, die kaum über dem Existenzminimum verdienen, bringt derselbe Kilometer im Rahmen der Entfernungspauschale nur eine Steuerentlastung von 4,2 Cent. Viele Pendler*innen im Niedriglohnsektor haben von der Entfernungspauschale sogar gar nichts, weil sie ohnehin keine Einkommensteuer zahlen. Auch die Bundesregierung hat diese Benachteiligung grundsätzlich eingeräumt und daher im Rahmen ihres Klimaschutzprogramms 2030 eine Mobilitätsprämie eingeführt, um diese Ungleichbehandlung und die Belastungen eines CO2-Preises gerade für Niedriglohnempfänger*innen wenigstens ansatzweise entgegenzuwirken. Wenn das politisch ernst gemeint ist, müssen aber erhebliche Schwächen der Mobilitätsprämie korrigiert und die – nicht zuletzt auch verwaltungstechnisch aufwändige – Zweigleisigkeit von Mobilitätsprämie und Entfernungspauschale über wunden werden.

Das Mittel der Wahl ist daher die Weiterentwicklung der Mobilitätsprämie zu einem allgemeinen und einkommensunabhängigen Mobilitätsgeld, das zugleich die Entfernungspauschale ersetzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Gesetzentwurf zur Einführung eines Mobilitätsgeldes vorzulegen, der

1. die Mobilitätsprämie und die Entfernungspauschale in ein einheitliches und einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld als festen Betrag pro Kilometer überführt,
2. vorsieht, dass das Mobilitätsgeld mit der Einkommensteuerschuld verrechnet oder – wo keine oder keine ausreichend hohe Einkommensteuerschuld besteht – ausgezahlt wird,
3. die heutige steuerliche Besserstellung der Nutzung des Umweltverbunds (ÖPNV und Bahn-Fernverkehr) fortschreibt.

Berlin, den 12. November 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Es ist zutiefst ungerecht, dass Pendler*innen mit Spitzeneinkommen mehr als die dreifache Steuerersparnis aus der Entfernungspauschale erhalten wie Niedriglohnpendler*innen.

Eine verheiratete, alleinverdienende Arbeitnehmerin mit zwei Kindern, die 80 km zum Arbeitsplatz pendelt, spart bei einem Jahresbruttoeinkommen von 80.000 Euro durch die heutige Entfernungspauschale 1.410 Euro Steuern im Jahr. Eine ansonsten gleichbedingte Arbeitnehmerin mit nur 30.000 Euro Jahresbrutto spart mit 732 Euro nur noch ca. die Hälfte. Bei einem Jahreseinkommen von nur 20.000 Euro ergibt sich gar keine Steuerersparnis, weil die betreffende Arbeitnehmerin ohnehin keine Einkommenssteuer zahlen muss, die durch Werbungskosten gesenkt werden könnten.

Die nun von der Bunderegierung ergriffenen Maßnahmen im Namen des Klimaschutzes (Einführung eines CO2-Preis u.a. für Kraftstoffe bei gleichzeitiger Erhöhung der Entfernungspauschale) verschärfen diese Ungerechtigkeit. Die Bundesregierung räumt dies sogar ein, wenn sie behauptet, durch Einführung einer Mobilitätsprämie für Bezieher niedriger Einkommen ein Gegengewicht zu schaffen. Die Bundesregierung beweist aber mit ihren eigenen Zahlen das Gegenteil: die Erhöhung der Entfernungspauschale, von der die Reichen am meisten profitieren, wird ca. 550 Mio. Euro pro Jahr kosten, die Mobilitätsprämie für die Armen gerade mal 40 Mio. Euro.

Viele Akteure der Zivilgesellschaft fordern daher die Umstellung der Entfernungspauschale auf ein einkommensunabhängiges und pro Kilometer einheitliches Mobilitätsgeld, dass alle Steuerpflichtigen gleich behandelt. Erstens würde so eine von vielen sozialen Ungerechtigkeiten beseitigt. Zweitens würden dadurch die Bezieher*innen niedriger Einkommen – viel weitergehender als durch die Mobilitätsprämie der Bundesregierung – dabei unterstützt, um die im Zuge der Klimaschutzdebatte absehbaren Erhöhungen von Kraftstoffpreisen wenigstens teilweise zu kompensieren.

Alternativ zur Inanspruchnahme des Mobilitätsgelds sollen Steuerpflichtige so wie heute auch in Zukunft die realen Kosten für die Nutzung des Umweltverbundes, d.h. des ÖPNV und des Fernverkehrs der Bahn, steuerlich geltend machen können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.